

კონსტანტინე ვეკუა

ევროკავშირი და ერთი სართყელი, ერთი გზის ინიციატივა მშვიდობის
მეცნიერებების პერსპექტივიდან



თბილისი, 2018

რეზიუმე

III ათასწლეულის დასაწყისში ყველაზე დიდი ეკონომიკური პროექტი ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის მიერ გამოცხადებული სარტყლისა და გზის ინიციატივაა, რომელიც ევრაზიის კონტინენტზე ძალების დაბალანსებას, ორმხრივად მომგებიან თანამშრომლობასა და ეკონომიკურ განვითარებას მშვიდობიანი მეთოდებით ითვალისწინებს. ამ მხრივ, სინო-ევროპულ ურთიერთობებს გადამწყვეტი მნიშვნელობა ენიჭებათ, რამაც ხელი შეიძლება შეუწყოს დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის დამატებითი სტაბილური მშვიდობის ზონის/ზონების შექმნას.

საკვანძო სიტყვები: ევროკავშირი, ჩინეთი, ახალი აბრეშუმის გზა, ერთი სარტყელი, ერთი გზა, სი ძინპინი, საფრანგეთი, გერმანია, იტალია, დიდი ბრიტანეთი, ინტეგრაცია, მშვიდობის ზონები, განვითარება, გალტუნგი, მშვიდობის მეცნიერებები, პოზიტიური მშვიდობა.

ანოტაცია: 1. შესავალი. 2. ერთი სარტყელი, ერთი გზის ინიციატივის ისტორიული კონტექსტი და თანამედროვეობა. 3. თანამშრომლობის ასპექტები ევროკავშირსა და ერთი სარტყელი, ერთი გზის ინიციატივას შორის. 4. ერთი სარტყელი, ერთი გზის ინიციატივა მშვიდობის მეცნიერებების პერსპექტივიდან. 5. დასკვნა.

1. შესავალი.

XX საუკუნის ბოლოს კვლავ გააქტიურდა აბრეშუმის გზის უძველესი ტრადიციის აღორძინების საკითხი. მსოფლიოს რამდენიმე წამყვანმა პოლიტიკურმა მოთამაშემ წამოაყენა საკუთარი ინიციატივა მის გასაცოცხლებლად. მათ შორის ყველაზე მასშტაბური გამოდგა ჩინეთის მიერ შემოთავაზებული ერთი სარტყელი, ერთი გზის პროექტი.

ნაშრომში საუბარი გვექნება აღნიშნული ინიციატივის თავისებურებებზე, მათდამი განსხვავებულ მიდგომებზე და ზოგადად, იმ კონსტრუქციულ როლზე, რომელსაც დადებითი წვლილის შეტანა შეუძლია სუპერკონტინენტზე უსაფრთხოების, განვითარების, მშვიდობისა და თანამშრომლობითი პროცესების ხელშეწყობაში.

განსაკუთრებით, ევროკავშირსა და ჩინეთს შორის განლაგებულ ერთი სარტყელი, ერთი გზის პროექტს მიმოვიხილავთ მშვიდობის მეცნიერებების პრიზმაში, სადაც გავაანალიზებთ თანამედროვე ჩინეთის პოლიტიკის იდეოლოგიურ საფუძვლებს და მის პოტენციალს მშვიდობის ზონების შექმნის საქმეში.

2. ერთი სარტყელი, ერთი გზის ინიციატივის ისტორიული კონტექსტი და თანამედროვეობა.

მართალია, „აბრეშუმის გზის“ სახელწოდება XIX საუკუნის გერმანელ მეცნიერს, ფერდინანდ ფონ რიხტჰოფენს ეკუთვნის (*Seidenstraße*), მაგრამ აღნიშნული მასშტაბის საკონტინენტთაშორისო ურთიერთობას თავდაპირველად ძველი წელთაღრიცხვით 130 წელს ჩაეყარა საფუძველი და ხანის დინასტიის გამოჩენილი წარმომადგენლის, იმპერატორ ვუს მიერ შექმნილ პროექტს წარმოადგენდა. შემდგომი თხუთმეტი საუკუნის განმავლობაში, 1453 წელს კონსტანტინეპოლის ოსმალების მიერ აღებამდე, „აბრეშუმის გზა“-მ უდიდესი გავლენა მოახდინა კაცობრიობის განვითარებაზე, უახლესი მიღწევების ურთიერთგაზიარებაზე, ხალხებსა და სახელმწიფოებს შორის

ეკონომიკური და კულტურული კავშირების გაღრმავებაზე. ეს უკანასკნელი ასპექტი იმდენად დიდი იყო, რომ VI საუკუნეში თვით ბიზანტიის იმპერატორის, იუსტინიანეს ძალისხმევით ჩინეთიდან აბრეშუმის წარმოების ტექნოლოგიის კონტრაბანდულად გადმოტანამაც კი ვერ დაუსვა მას წერტილი. აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის არსებულ ამ უზარმაზარი ისტორიული მემკვიდრეობის დასაფასებლად და შესასწავლად 1988 წელს იუნესკომ “აბრეშუმის გზების მრავალმხრივი კვლევები: დიალოგის გზები”-ის ათწლიანი პროექტი დააფუძნა¹, ხოლო 2014 წელს, ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკისა და შუა აზიის სახელმწიფოების იუნესკოსთან რამდენიმეწლიანი მუშაობის შემდგომ ჩანან-ტიანშანის მონაკვეთი მთლიანად კაცობრიობის კულტურულ მემკვიდრეობად იქნა გამოცხადებული.

II-III ათასწლეულების მიჯნაზე „აბრეშუმის გზის“ აღსადგენად არაერთი პროექტი იქნა შემოთავაზებული (1992 წელს ევროკავშირის ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანზიტო კორიდორის ინიციატივა; 2011 წელს აშშ-ს ახალი აბრეშუმის გზის ინიციატივა; 2013 წელს იაპონიის „გამოცოცხლების სტრატეგიის“ ინიციატივა და კვლავ 2013 წელს სამხრეთ კორეის ევრაზიის ინიციატივა), მაგრამ ყველაზე მასშტაბური მაინც 2013 წელს ჩინეთის პრეზიდენტ სი ძინპინის ინიციატივა, „ერთი სარტყელი, ერთი გზა“ აღმოჩნდა, რომელშიც 100-მდე ქვეყანა და საერთაშორისო ორგანიზაციაა ჩართული. მას ზოგჯერ „ჩინეთის მარშალის გეგმასაც“ უწოდებენ, რომლის ერთ-ერთ სტრატეგიულ მიზანს ევრაზიის კონტინენტზე ძალთა დაბალანსება წარმოადგენს.

თავისი ხასიათით სარტყელისა და გზის ინიციატივა ორმხრივად მომგებიან თანამშრომლობაზე, საერთო და მშვიდობიან განვითარებაზე, ეკონომიკურ ზრდაზე, გამჭვირვალობაზე, ღიაობასა და ჩართულობაზეა ორიენტირებული და რეგიონულ ფარგლებს სცილდება. იგი 6 სახმელეთო სარტყელისა (ახალი ევრაზიული სახმელეთო ხიდი, ჩინეთი-მონღოლეთი-რუსეთის დერეფანი, ჩინეთ-ინდოჩინეთის

¹ Integral study of The Silk Roads: Roads of Dialogue, A Unesco Intercultural Project, 1988-1997, 2008, p. 1
<http://unesdoc.unesco.org/images/0015/001591/159189E.pdf>

ნახევარკუნძულის კორიდორი, ბანგლადეში-ჩინეთი-მიანმარის ეკონომიკური კორიდორი, ჩინეთი-პაკისტანის ეკონომიკური კორიდორი) და საზღვაო გზისაგან შედგება.

მიუხედავად იმისა, რომ „ახალი აბრეშუმის გზის“ ყველაზე დიდი მოთამაშე ჩინეთი და ევროკავშირია, თავისი წამყვანი ქვეყნებით, ყველა ამ პროექტში მონაწილე სახელმწიფოს შეუძლია სოლიდური შემოსავლების მიღება და როგორც საკუთარი, ასევე საერთო ეკონომიკური განვითარების ტემპების დაჩქარება. სარტყლისა და გზის ინიციატივაზე რამდენიმე ტრილიონი აშშ დოლარის დახარჯვაა გამიზნული.

რა თქმა უნდა, აღნიშნულ პროექტს თავისი გამოწვევები და რისკებიც გააჩნია, რომელიც აზიისა და ევროპის (და არა მარტო) წამყვანი სახელმწიფოების სტრატეგიულ საკითხებში განსხვავებულ ინტერესებსა, თუ უსაფრთხოების პრობლემებს უკავშირდება. მაგალითად, თუკი რეგიონალურ ურთიერთობებში იაპონია ჩინეთის ეკონომიკურ მეტოქეს წარმოადგენს, ხოლო ინდოეთს სარტყლისა და გზის ინიციატივაში მონაწილეობის მისაღებად ქაშმირის პრობლემა აფერხებს, „ახალი აბრეშუმის გზის“ პროექტის განსახორციელებლად ერთ-ერთ ყველაზე ამბივალენტურ მოთამაშეს აშშ წარმოადგენს: ერთის მხრივ, ამერიკის შეერთებული შტატები XXI საუკუნის ყველაზე დიდ მეტოქედ ჩინეთს აღიქვამს მაშინ, როდესაც მეორეს მხრივ, ამ უკანასკნელისთვის მნიშვნელოვანია ავღანეთში აშშ-ს ჯარების კონტინგენტის არსებობა, რადგან საპირისპირო შემთხვევამ შეიძლება რეგიონში დესტაბილიზაცია გამოიწვიოს და ხელი შეუშალოს სარტყლისა და გზის ინიციატივის წარმატებით განხორციელებას².

თუმცა, საბოლოოდ, საერთო წერტილების გამოკვეთითა და ერთიანი ძალისხმევით შესაძლებელია არსებული სირთულეების პრიორიტეტული თანმიმდევრობით დაძლევა.

² Wuthnow J. – Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications, INSS, National Defence University Press, Washington, D.C. October, 2017, p. 15

3. თანამშრომლობის ასპექტები ევროკავშირსა და ერთი სარტყელი, ერთი გზის ინიციატივას შორის

სარტყლისა და გზის ინიციატივისადმი შედარებით უფრო პოზიტიური დამოკიდებულება გააჩნია მსოფლიოს ყველაზე დიდ ეკონომიკურ ბლოკსა და ისეთი სტაბილური მშვიდობის ზონას, როგორცაა თანამედროვე ევროკავშირი. მისი 15 ტრილიონ ევროიანი მშპ-ს მქონე ბაზართან ურთიერთობა ჩინეთისთვის მნიშვნელოვანი განსაკუთრებით ტრანსპორტის, ენერგეტიკისა, ფინანსებისა და ტელეკომუნიკაციების სფეროშია³. სარტყლისა და გზის ინიციატივის ძირითადი არსი ურთიერთკავშირების გაძლიერებაში მდგომარეობს⁴.

„ახალი აბრეშუმის გზის“ დასავლეთთან ურთიერთობებში იკვეთება ინიციატივის მიმართება როგორც მთლიანად ევროკავშირის, ასევე მისი ცალკეული სახელმწიფოსადმი. ძირითადად, ყველა მათგანს აერთიანებს საზღვაო პორტების, აეროპორტებისა და რკინიგზათა ქსელის გამოყენების ინტენსიფიკაცია. ამის საუკეთესო მაგალითია 2016 წელს ათენის პირეოსის პორტის აქციების საკონტროლო პაკეტის შესყიდვა გადაზიდვებისა და ლოჯისტიკური გიგანტი ჩინური კომპანიის, *COSCO*-ს მიერ. ასევე, ბელგრადი-ბუდაპეშტის ახალი სარკინიგზო მონაკვეთის ჩინური კომპანიების მიერ გეგმიური მშენებლობა⁵.

სინო-ევროპული ურთიერთობებისათვის არანაკლები მნიშვნელობა გააჩნია სარტყლისა და გზის ინიციატივის ინფრასტრუქტურულ განვითარებას აზიისა და აფრიკის ქვეყნებთანაც. ასევე, შეიძლება ითქვას, რომ „ახალი აბრეშუმის გზა“-ს ინსტრუმენტული დატვირთვა გააჩნია ამერიკული და ტაივანური კომპანიებისათვის,

³ Putten van der, Frans-Paul, Huotari M, Seaman J, Ekman A, Otero-Iglesias M. - The Role of OBOR in Europe-China Relations, ETNC Report, December 2016, p. 3

⁴ Putten van der, Frans-Paul, Huotari M, Seaman J, Ekman A, Otero-Iglesias M. – Ibid, p. 3

⁵ Putten van der, Frans-Paul, Huotari M, Seaman J, Ekman A, Otero-Iglesias M. – Ibid, p. 4

როგორც ეს *COSCO Logistics*-ის მიერ ჩეხეთში *Foxconn*-ის *HP* დეტალებით ჩინეთის შუაგულიდან უზრუნველყოფასა და გადაზიდვაში ჩანს⁶.

მიუხედავად იმისა, რომ ევროკავშირი ჯერ კიდევ სარტყლისა და გზის ინიციატივასთან დაკავშირებული საერთო სტრატეგიის ჩამოყალიბების სტადიაზეა, ჩინეთი აღნიშნულ კომპონენტში უკვე გაცილებით წინ არის, რაც ცენტრალურ-აღმოსავლეთ ევროპისა და ბებერი კონტინენტის ხმელთაშუაზღვისპირეთის (განსაკუთრებით, სამხრეთ ევროპის) ქვეყნებთან კონტაქტების გაღრმავებით აღინიშნება. ოფიციალური პეკინის მიერ აღმოსავლეთ და ცენტრალურ ევროპაში ამოქმედებული 16+1 მექანიზმი ავტომატურად იწვევს დასავლეთ ევროპის წამყვანი სახელმწიფოების „ახალი აბრეშუმის გზის“ ინიციატივაში ჩართვას.

მიუხედავად იმისა, რომ ევროკავშირის და განსაკუთრებით, მისი დასავლეთ ნაწილის მთავრობების პოზიცია ჩინეთის ზემოთაღნიშნულ ინიციატივასთან მიმართებით ფრთხილად დადებითია, ისინი უკვე შეუერთდნენ აზიის ინფრასტრუქტურული ინვესტიციების ბანკს (*AIB*), ხოლო ბრიტანეთმა სერიოზული ნაბიჯები გადადგა ამ მიმართულებით ბიზნეს-ურთიერთობების განსავითარებლად⁷.

აღნიშნულ ნაშრომში სქემატურადაა განხილული ევროკავშირის უმთავრესი მოთამაშეების დამოკიდებულება სარტყლისა და გზის ინიციატივის მიმართ (გერმანია, საფრანგეთი, დიდი ბრიტანეთი, იტალია).

ა) გერმანია

„ახალ აბრეშუმის გზასთან“ დაკავშირებით გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკის სტრატეგია თავისი ხასიათით ფრთხილი, მრავალმხრივი და მოზომილია. იგი უფრო ევროკავშირის საინვესტიციო რეგულაციების სტანდარტებთან შეხამებითა და პოლიტიკური ერთიანობის პრინციპით

⁶ Putten van der, Frans-Paul, Huotari M, Seaman J, Ekman A, Otero-Iglesias M. – Ibid, p. 5

⁷ Putten van der, Frans-Paul, Huotari M, Seaman J, Ekman A, Otero-Iglesias M. – Ibid, p. 8

ხელმძღვანელობს. ჩინეთის ზემოთაღნიშნულ ინიციატივაში მონაწილეობს ევროპის უსაფრთხოებისა და თანამშრომლობის ორგანიზაციის, G20-სა და აზიის ინფრასტრუქტურული ინვესტიციების ბანკის მეშვეობით. აღმოსავლეთთან ურთიერთობის კონტექსტში განსხვავება შეინიშნება ქვეყნის რეგიონალური და მუნიციპალური ინსტიტუციებისა და გერმანულ წარმოების დამოკიდებულებებში: თუკი საჯარო სექტორი უფრო გახსნილია სარტყლისა და გზის ინიციატივისადმი რეგიონალური ეკონომიკური განვითარებისათვის, კერძო სექტორი უფრო წინდახედულად მოქმედებს, რაც გერმანულ პრესაშიც აისახება, რომელიც ნეგატიურადაა განწყობილი სუპერკონტინენტზე ჩინეთის მზარდი გეოპოლიტიკური ინტერესებისადმი⁸.

ბ) საფრანგეთი

პრეზიდენტის, ემანუელ მაკრონის სახით, საფრანგეთს უფრო პროაქტიური პოზიცია უჭირავს სარტყლისა და გზის ინიციატივასთან მიმართებით, მიუხედავად იმისა, რომ უკანასკნელ პერიოდში საფრანგეთის მმართველი წრეებისათვის მოცემულ პროექტში მონაწილეობის ინტერესი მეორეხარისხოვანი ხდება⁹. გერმანიის მსგავსად, ოფიციალური პარიზიც მრავალმხრივ თანამშრომლობას ემხრობა, აქცენტს გარემოს დაცვით საკითხებზე აკეთებს და შეიძლება ითქვას, რომ ბოლო ხანებში მაკრონის მიერ გაჟღერებული მოწოდებებიც („ჩინეთის „ახალი აბრეშუმის გზა“ არ შეიძლება იყოს ერთმხრივი“¹⁰) უფრო ევროკავშირის პოზიციას გამოხატავს, რომელშიც ისახება ამ უკანასკნელის მიერ შემუშავებული სტრატეგიის კონტურები. შესაბამისად, ჩინეთისათვის ინვესტიციების საფრანგეთში დიდი რაოდენობით დაბანდება ამ ეტაპზე პრიორიტეტული არაა.

⁸ Gaspers J, Lang B. – Germany and the “Belt and Road” Initiative: Tackling Geopolitical Implications through Multilateral Frameworks. ETNC Report, December 2016, p. 24

⁹ Seaman J, Ekman A. – France: On the Periphery of China’s New Silk Roads. ETNC Report, December 2016, p. 21

¹⁰ <https://www.reuters.com/article/us-china-france-silk-road/chinas-new-silk-road-cannot-be-one-way-frances-macron-says-idUSKBN1EX0FS>

გ) დიდი ბრიტანეთი

განსაკუთრებით ბრექსიტის შემდგომ, დასავლეთის წამყვან სახელმწიფოებს შორის დიდი ბრიტანეთი ყველაზე მეტადაა დაინტერესებული პრეზიდენტ სი ძინპინის მიერ შემოთავაზებულ ინიციატივაში მონაწილეობის მისაღებად და კიდევ უფრო მეტ მნიშვნელობას ანიჭებს უშუალოდ ჩინეთთან ეკონომიკური და სავაჭრო დიპლომატიის განვითარებას. ამიტომ, ოფიციალური ლონდონისათვის „ახალი აბრეშუმის გზა“ სწორედ ჩინეთთან ორმხრივი ურთიერთობის ერთ-ერთ მომენტს შეადგენს. ალბიონის კომპანიების ძირითადი ინტერესის სფეროს ინფრასტრუქტურული პროექტები და ფინანსური მომსახურების სფერო წარმოადგენს¹¹.

დ) იტალია

მაშინ, როდესაც იტალიის საზღვაო პორტები „ახალი აბრეშუმის საზღვაო გზის“ ფინალურ მონაკვეთს წარმოადგენენ, როგორც ჩანს, ოფიციალური იტალია განსაკუთრებულად არაა დაინტერესებული სარტყლისა და გზის ინიციატივაში აქტიური მონაწილეობით. არადა, ჩინელები მზად არიან დიდი ოდენობით კაპიტალდაბანდება განახორციელონ ლოჯისტიკისა და ინფრასტრუქტურულ სექტორებში. იტალიის პასიური პოზიცია ქვეყნის პრესაშიც აისახება, სადაც საკმარისად არაა გაშუქებული ოფიციალური პეკინის ზემოთაღნიშნული ინიტიაცია. სამაგიეროდ, საპირისპირო დამოკიდებულება იკვეთება იტალიის კერძო სექტორის მხრიდან, რომელიც ფაქტიურად ყველაზე დიდ ლობირებას უწევს „ახალი აბრეშუმის გზის“ პროექტს იტალიის მთავრობაში. 40 მილიარდი ბრუნვის მქონე ჩინურმა კომპანიამ, ჩინეთის ეროვნულმა ქიმიურმა კორპორაციამ (*ChemChina*) შეისყიდა იტალიური საბურავების მწარმოებელი გიგანტი, პირელი (*Pirelli*), რომლის მთავარი

¹¹ Summers T. – The United Kingdom: A Platform for Commercial Cooperation, ETNC Report, December 2016, pp. 63-66

აღმასრულებელი დირექტორი, მარკო ტრონკეტი პროვერა (*Marco Tronchetti Provera*) დიდ ზეგავლენას ახდენს ქვეყნის შიგნით პროჩინური პოლიტიკის გააქტიურებაზე¹².

ამ ეტაპზე, სარტყლისა და გზის ინიციატივის კონტექსტში, იტალიასა და ჩინეთს შორის ყველაზე მნიშვნელოვანი იყო 2015 წლიდან მოყოლებული ჩრდილოეთ ადრიატიკის ზღვაში 2.2. მილიარდი ევროს ღირებულების „ხუთი პორტის ალიანსის“ პროექტის ამოქმედება, რომელიც ოფიციალური რომის ერთ-ერთი შემოთავაზებათაგანია თავისი ჩინელი პარტნიორებისადმი, რაც „ახალი აბრეშუმის გზის“ კონტექსტში ჰამბურგის, ანტვერპენისა და როტერდამის პორტების გამოყენებაზე უკეთესი და უფრო დაჩქარებული ალტერნატივაა ევროპისათვის.

აღნიშნული ზოგადი დახასიათება საორიენტაციოა დასავლეთ ევროპის წამყვანი ქვეყნების სარტყლისა და გზის ინიციატივის მიმართ დამოკიდებულებასთან დაკავშირებით.

4. ერთი სარტყელი, ერთი გზის ინიციატივა მშვიდობის მეცნიერებების პერსპექტივიდან

იმისათვის, რომ უკეთესად გავიაზროთ ევროკავშირსა და ჩინეთს შორის ახალი აბრეშუმის გზის განვითარების პერსპექტივები, საჭიროა მოკლე ექსკურსის ჩატარება როგორც მშვიდობის მეცნიერებებთან, ასევე თანამედროვე ჩინეთის საგარეო პოლიტიკის იდეოლოგიურ საფუძვლებთან მიმართებით.

XX საუკუნის მეორე ნახევარი მშვიდობის მეცნიერებების მანამდე არნახული მეთოდოლოგიური და ნორმატიული განვითარებით ხასიათდება, რომელსაც საფუძველი ფაქტიურად იოჰან გალტუნგის მიერ 1959 წელს ოსლოს მშვიდობის კვლევითი ინსტიტუტის (*Peace Research Institute Oslo*) დაარსებით ჩაეყარა. ამ

¹² Casarini N. – *Obor and Italy: Strengthening the Southern Route of the Maritime Silk Road*. ETNC Report, December 2016, p. 38

მიმართულებით ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვან კონცეპტს ნეგატიური და პოზიტიური მშვიდობის განსაზღვრება წარმოადგენს, რომლის მიხედვითაც პირველი საომარი ქმედებებისა და პირდაპირი ძალადობის შეწყვეტასთანაა კავშირში. თუმცა, მასში ყოველთვის არსებობს სამოქალაქო ომების, შიდა, თუ საერთაშორისო კონფლიქტებისა და კრიზისების წარმოქმნის შესაძლებლობა; პოზიტიური მშვიდობა კი, სოციალურ-ეკონომიკურ სამართლიანობისა და ნებისმიერი სახის, მათ შორის, სტრუქტურული ძალადობის აღმოფხვრისკენაა ორიენტირებული.

ასევე, მნიშვნელოვანია მშვიდობის ზონების საკითხი, რომელიც ძალადობისაგან, მტრობისაგან თავისუფალ კერძო, საჯარო, საგანმანათლებლო, სამუშაო, თუ რელიგიურ სივრცეს წარმოადგენს და რომელშიც მოქმედებენ ინკლუზიური, თანამშრომლობითი და ადამიანის ღირსებაზე დაფუძნებული პრინციპები, სადაც ცხოვრება, მუშაობა, სწავლა და ურთიერთობა იძლევა ინდივიდუალური და საზოგადოებრივი განვითარების საშუალებას.

გამოყოფენ მშვიდობის ზონის სამ საფეხურს: ნეგატიური მშვიდობის, სტაბილური მშვიდობისა და პლურალისტური უსაფრთხოების საზოგადოებებს¹³. მოცემული გრადაციით დასავლეთ ევროპა ერთდროულად სტაბილური მშვიდობის ზონასა და პლურალისტური უსაფრთხოების გაერთიანებას წარმოადგენს. მიუხედავად ევროკავშირის არაერთი სოციალურ-ეკონომიკური პრობლემისა, 1945 წლიდან მოყოლებული, იგი თავისი კურსით ნეგატიური მშვიდობიდან პოზიტიური მშვიდობისკენ გარდამავალი რეალობაა.

აქედან გამომდინარე, ლეგიტიმური იქნება კითხვის დასმა: არის თუ არა რაიმე ტრადიცია თანამედროვე ჩინეთში, რომელიც მშვიდობის გაგებასთანაა კავშირში და მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ქვეყნის როგორც შიდა, ასევე საგარეო პოლიტიკაზე?

¹³ Kacowicz, Arie M. – Zones of Peace in the Third World, State University of New York Press, 1998, p. 2

ასეთ საფუძვლად კონფუციანელობა გვესახება, რასაც ადასტურებენ სი ძინპინის 2012 წლის 7 ივლისის მსოფლიო მშვიდობის ფორუმზე¹⁴, 2013 წლის ოქტომბრისა და 2014 წლის 28-29 ნოემბრის დიპლომატიის კონფერენციებზე¹⁵ წარმოთქმული სიტყვები.

რიგ შემთხვევაში მცდარად მიიჩნევა, რომ კონფუცის მიერ დაარსებული მსოფლმხედველობა პაციფისტურია მაშინ, როდესაც კონფუციანელობა უარყოფს ძალადობას, მაგრამ არა ძალის გამოყენებას სამართლიანი წესრიგის აღსადგენად, თუ დასამყარებლად.

თავისი არსებობის მანძილზე აღნიშნული ფილოსოფიური მიმდინარეობა ინკლუზიური ხასიათისაც იყო და ექსკლუზიური იმისდა მიხედვით, თუ რამდენად ძლიერი იყო თვითონ ჩინეთის სახელმწიფო. პოლიტიკურ სამეცნიერო ლიტერატურაში კონფუციანელობა კვალიფიცირებულია, როგორც ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის პრეზიდენტის ადმინისტრაციის ზომიერი იდეალპოლიტიკური¹⁶ ალტერნატივა ერთის მხრივ, ლიბერალურ და რეალიზმის თეორიებს, ხოლო მეორეს მხრივ, ჩინეთის ნაციონალისტურ (მემარჯვენე), თუ მარქსისტულ (მემარცხენე) უკიდურესობებს შორის¹⁷.

„რეალიზმი დიდწილად უსაფრთხოების გამოთვლის სამფლობელოთი შემოიფარგლება მაშინ, როდესაც ჩინეთის შემთხვევაში უფრო ეკონომიკური, ვიდრე ინსტიტუციონალური და პოლიტიკური ხასიათის მქონე ლიბერალიზმი ყველაზე მეტად ეკონომიკურ დიპლომატიაში ახდენს გავლენას. რეალიზმი და ლიბერალიზმი მიმართულია ჩინეთის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისა და

¹⁴ Speech by Xi Jinping at the Opening Ceremony of "World Peace Forum"
<http://politics.people.com.cn/n/2012/0707/c70731-18465827.html>

¹⁵ Xi Jinping Makes an Important Speech at the Diplomatic Work Conference
<http://politics.people.com.cn/n/2013/1025/c1024-23332318.html>

¹⁶ Zhang Feng – Confucian Foreign Policy Traditions in Chinese History, The Chinese Journal of International Politics, Oxford University Press, 2015, p. 208

¹⁷ Zhang Feng – *ibid*, p. 214

ეკონომიკური ინტერესებისაკენ, მაგრამ ცოტა რამ აქვთ სათქმელი საერთაშორისო ურთიერთობების უფრო ფართო პოლიტიკურ, კულტურულ და იდეოლოგიურ სფეროებში. კონფუციანელობის ძალა, პირიქით, სწორედ ამ განზომილებებში მდგომარეობს, რადგან მას შეუძლია გააფართოოს და გააღრმავოს ჩინეთის ხედვა საერთაშორისო ურთიერთობებში თავისი ინკლუზიური ჰუმანიზმის მეშვეობით. სინამდვილეში, ადრე განხილული კონფუციანელობის საგარეო პოლიტიკის ტრადიციაში ასახული მოცემული ყოვლისმომცველი ჰუმანიზმი წარმოადგენს ერთ-ერთი უდიდესი ინტელექტუალური შთაგონების წყაროს, რომელიც კონფუციანელობამ შეუძლია მოუტანოს თანამედროვე ჩინეთის საგარეო პოლიტიკას¹⁸.

შესაბამისად, იმ პრინციპებიდან გამომდინარე, რომლებიც წამყვანია ერთი სარტყელი, ერთი გზის ინიციატივაში, შეიძლება ითქვას, რომ სი ძინპინის მიერ გამოცხადებული „ახალი აზრეშუმის გზის“ პროექტის საფუძვლები კონფუციანელობაზეა დამყარებული.

როგორ შეიძლება დავაკავშიროთ ერთმანეთთან მშვიდობის მეცნიერებების დასავლური ტრადიციები და კონფუციანელობის კონცეპტები ისე, რომ აღნიშნული პერსპექტივა აღმოსავლეთისა და დასავლეთის წამყვანი პოლიტიკური მოთამაშეების, ჩინეთისა და ევროკავშირისათვის პრაქტიკულ ინსტრუმენტად იქცეს ერთი

¹⁸ „Realism is largely confined to the realm of security calculation, while liberalism, in the Chinese case being more economically than institutionally and politically oriented, is most influential in economic diplomacy. Realism and liberalism are geared towards ensuring China’s security and economic interests, but have little to say on the wider political, cultural and ideological fields of international relations. Confucianism’s strength, in contrast, lies precisely in these fields, because it can broaden and deepen China’s vision of international relations through its inclusive humanism. Indeed, this inclusive humanism, reflected in the historical inclusive tradition earlier discussed of Confucian foreign policy, is one of the greatest intellectual inspirations Confucianism can bring to modern Chinese foreign policy“, Zhang Feng – *ibid*, pp. 214-215.

სარტყელი, ერთი გზის ინიციატივის თვისობრივად უფრო განვითარებულ ეტაპზე ასაყვანად?

ჩვენი ემპირიული და თეორიული თვალთახედვით, საჭიროა ახალი აბრეშუმის გზის დერეფნები მოვიაზროთ არა მხოლოდ სატრანზიტო კორიდორებად, თუ ლოჯისტიკურ ჰაბებად, არამედ ეკონომიკური აზროვნების ფარგლებსაც გავცდეთ და განხორციელდეს მთელი პროექტის ტრანსფორმაცია, რათა მოხდეს ყველა კორიდორის თუ არა, მათ შორის უმთავრესების მაინც სტაბილური მშვიდობის ზონად გადაქცევა პოზიტიური მშვიდობის პრინციპებზე დაყრდნობით.

ერთ-ერთ მსგავს საკვანძო მშვიდობის ზონად შეიძლება გარდაიქმნას ევროკავშირისა და ჩინეთს შორის მდებარე კავკასიის რეგიონი, რომლის ასეთად გადაქცევის შემთხვევაში უფრო ადვილად გვესახება როგორც თვითონ ევროკავშირისა და ჩინეთის, ასევე ზოგადად, ევრაზიის კონტინენტზე უსაფრთხო განვითარების უზრუნველყოფა.

აღნიშნულ მიმართულებით არსებითია უნივერსიტეტების როლი, რომელიც ლოკალურ დონეზე უკვე წარმოადგენს აკადემიური საქმიანობის განმახორციელებელ მშვიდობის ზონას. ერთი სარტყელი, ერთი გზის ინიციატივის მთელ პერიმეტრზე განლაგებული უნივერსიტეტებისაგან შემდგარი ქსელი მშვიდობისა და ცოდნის მნიშვნელოვან დერეფნად და ხიდად შეიძლება იქნეს მოაზრებული.

ამგვარად, შესაძლებელი გახდება „ახალი აბრეშუმის გზის“ არა მხოლოდ დიალოგის, არამედ მშვიდობის გზად გარდაქმნა, რადგანაც თუკი დემოკრატიის ლიბერალური თეორიის თანახმად მშვიდობის გავრცელებას აადვილებს დემოკრატიული სახელმწიფოების სიმრავლე და მათ შორის თანამშრომლობა, მშვიდობის ზონების შექმნა და გამრავლება ხელს შეუწყობს დასავლეთისა და აღმოსავლეთის შეხების წერტილებში მრავალრიცხოვანი დამაბულობის კერისა და კონფლიქტური ზონებისათვის ალტერნატიული რეალობის გაჩენას.

5. დასკვნა

მართალია, მესამე ათასწლეულის პროექტი, „ერთი სარტყელი, ერთი გზის ინიციატივა“ თანამედროვე ეკონომიკური დიპლომატიის უდიდესი გამოხატულებაა იმ აქტივობებს შორის, რომელიც კი ახსოვს დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის ურთიერთობის ისტორიას, მაგრამ პოზიტიური მშვიდობის პრინციპების განხორციელებაზე სწორების გარეშე ვფიქრობთ, რომ ხანგრძლივი დროის პერსპექტივაში „ახალი აბრეშუმის გზის“ სი ძინპინისეულ ვერსიას შესაძლოა სერიოზული სირთულეები შეხვდეს თავის გზაზე. ამ მხრივ, საჭიროა, რომ თვითონ სარტყელისა და გზის ინიციატივა იქცეს ნეგატიურიდან პოზიტიური მშვიდობისკენ გარდამავალ ინსტრუმენტად, რათა მოხდეს ბებერ კონტინენტსა და ჩინეთს შორის მდებარე დამაბულობის კერების ჩაქრობის ხელშეწყობა. მოცემულ პროცესში კი გადამწყვეტად მიგვაჩნია თავად ევროკავშირისა და ჩინეთის როლი, რომლებიც უმთავრესი გარანტორები უნდა გახდნენ ერთმანეთს შორის განლაგებული სატრანზიტო დერეფნების კიდევ უფრო მაღალ ეტაპზე გადაყვანის, მათი პოზიტიური მშვიდობის ზონებად გარდაქმნის საქმეში.

Summary

At the beginning of the third millennium, the biggest economic project is the Belt and Road Initiative declared by the People's Republic of China, which allows for the balancing of the powers on the Eurasian continent, mutually profitable cooperation and economic development with peaceful methods. In this regard, Sino-European relations have a crucial significance, which may support the creation of the additional stable peace zone/zones between East and the West.

ბიბლიოგრაფია:

1. Casarini N. – OBOR and Italy: Strengthening the Southern Route of the Maritime Silk Road. ETNC Report, December 2016
2. Gaspers J. Lang B. – Germany and the “Belt and Road” Initiative: Tackling Geopolitical Implications through Multilateral Frameworks. ETNC Report, December 2016,
3. Integral study of The Silk Roads: Roads of Dialogue, A UNESCO Intercultural Project, 1988-1997, 2008
<http://unesdoc.unesco.org/images/0015/001591/159189E.pdf>
4. Kacowicz, Arie M. – Zones of Peace in the Third World, State University of New York Press, 1998
5. Putten van der, Frans-Paul, Huotari M, Seaman J, Ekman A, Otero-Iglesias M. - The Role of OBOR in Europe-China Relations, ETNC Report, December 2016
http://www.iai.it/sites/default/files/2016_etnc_report.pdf
6. Reuters Staff - China's new 'Silk Road' cannot be one-way, France's Macron says
<https://www.reuters.com/article/us-china-france-silk-road/chinas-new-silk-road-cannot-be-one-way-frances-macron-says-idUSKBN1EX0FS>
7. Seaman J, Ekman A. – France: On the Periphery of China's New Silk Roads. ETNC Report, December 2016

8. Speech by Xi Jinping at the Opening Ceremony of "World Peace Forum"
<http://politics.people.com.cn/n/2012/0707/c70731-18465827.html>
9. Summers T. – The United Kingdom: A Platform for Commercial Cooperation, ETNC Report, December 2016
10. Wuthnow J. – Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications, INSS, National Defence University Press, Washington, D.C. October, 2017
11. Xi Jinping Makes an Important Speech at the Diplomatic Work Conference
<http://politics.people.com.cn/n/2013/1025/c1024-23332318.html>
12. Zhang Feng – Confucian Foreign Policy Traditions in Chinese History, The Chinese Journal of International Politics, Oxford University Press, 2015